



COMUNE DI GENOVA

DCC 70/2006
(PI 27.02.06)

DELIBERAZIONE ADOTTATA DAL CONSIGLIO COMUNALE NELLA SEDUTA
PUBBLICA DI PRIMA CONVOCAZIONE DEL 19/09/2006

00070/2006 APPROVAZIONE DEL PROTOCOLLO D'INTESA TRA LA
REGIONE LIGURIA, LA PROVINCIA DI GENOVA, IL
COMUNE DI GENOVA E ANAS S.P.A. PER LA
REALIZZAZIONE DEL NODO STRADALE E
AUTOSTRADALE DI GENOVA

Presiede: Il Presidente del Consiglio - Guastavino Emanuele

E' assente il Sindaco

Risultano presenti i Signori Consiglieri:

NOME E COGNOME		NOME E COGNOME	
1	Adorno Roberto	20	Grillo Guido
2	Barbieri Andreina	21	Lavagetto Paolo
3	Benzi Remo	22	Lecce Salvatore
4	Bernabo' Brea Giovanni	23	Maggi Franco
5	Biggi Mariarosa	24	Molfino Fulvio
6	Biggio Gabriella	25	Morettini Massimiliano
7	Brignolo Andrea	26	Murolo Giuseppe
8	Casagrande Massimo	27	Nacini Arcadio
9	Castellaneta Sergio	28	Pasero Ermanno
10	Cecconi Giuseppe	29	Pilu Giovanni
11	Cosma Salvatore	30	Pizio Nicola
12	Costa Giuseppe	31	Porcile Italo
13	Dagnino Anna Maria	32	Poselli Patrizia
14	Della Bianca Raffaella	33	Pratico Aldo
15	Delogu Roberto	34	Pratolongo Emilio
16	Delpino Bruno	35	Repetto Paolo
17	Farello Simone	36	Rixi Edoardo
18	Fedrazzoni Claudio	37	Vacalebri Vincenzo
19	Frega Alessandro	38	Viazzi Remo

Intervenuti dopo l'appello:

NOME E COGNOME		NOME E COGNOME	
1	Basso Claudio	7	Lo Grasso Umberto
2	Burlando Angela	8	Menini Mario
3	Duglio Giovanni	9	Rosso Matteo
4	Franco Massimo	10	Striano Paolo

5 Garbarino Roberto
6 Gronda Gabriele

11 Tartarini Laura

E pertanto complessivamente presenti n. 50 componenti del Consiglio.

Assessori:

NOME E COGNOME		NOME E COGNOME	
1	Ghio Alberto	6	Morgano Roberta
2	Gabrielli Bruno	7	Sassano Andrea
3	Guerello Giorgio	8	Seggi Valter
4	Liccardo Luigi	9	Tiezzi Gianfranco
5	Margini Mario	10	Veardo Paolo

Partecipa: Il Segretario Generale - Alfredo Gracili

Dalle ore 16.55 alle ore 17.15 assiste il Vice Segretario Generale Giuseppe Pellegrini.

Il Presidente pone in discussione la proposta della Giunta n. 19 del 9 marzo 2006.

Su proposta del Sindaco Giuseppe Pericu, di concerto con l'Assessore alle Infrastrutture, Mario Margini;

Premesso:

- che la situazione di congestione della rete viaria di Genova e della Liguria costituisce un problema di particolare rilevanza sotto diversi profili, in termini di funzionalità, di ostacolo allo sviluppo, di compatibilità ambientale;
- che di conseguenza, da diverso tempo, questo tema costituisce uno degli elementi centrali della pianificazione del territorio ai vari livelli, regionale, provinciale e comunale;
- che il primo programma delle opere strategiche della legge 443 / 01, cosiddetta "legge obiettivo" prevede fra le priorità il "nodo stradale e autostradale di Genova";
- che sulla scorta di tale documento programmatico, in data 23 dicembre 2002, ANAS s.p.a. e Autostrade per l'Italia hanno stipulato un IV atto aggiuntivo, approvato con Decreto Interministeriale 11 marzo 2004;

- che detto IV atto aggiuntivo fa riferimento alla progettazione e realizzazione della cosiddetta “gronda di ponente”, al parziale adeguamento dell’autostrada A7, al nodo viario di S.Benigno e ad un tunnel stradale fra Rapallo e S. Margherita Ligure;
- che del “nodo stradale e autostradale di Genova” fanno altresì parte la cosiddetta “gronda di levante” ed il sistema viario di scorrimento urbano di Genova, comprensivo del tunnel sub – portuale e della sistemazione di lungomare Canepa;

Considerato:

- che sulla scorta del IV atto aggiuntivo, nel giugno 2004 la Regione Liguria ha istituito un tavolo tecnico al quale hanno partecipato tutti i soggetti istituzionali e tecnici interessati, al fine di sviluppare progettualmente una soluzione di tracciato della “gronda di ponente” connotata dall’attraversamento in sub – alveo della valle del torrente Polcevera;
- che la società Autostrade per l’Italia, concessionaria dell’opera, ha di conseguenza sviluppato un progetto preliminare impostato su tale tracciato, esteso anche al parziale adeguamento dell’autostrada A7, che ha però evidenziato diversi aspetti problematici, in ordine all’impatto territoriale ed ambientale dell’opera ed al costo complessivo della stessa;
- che il Comune di Genova ha contestato formalmente tale impostazione progettuale, in quanto la mancata o differita interconnessione fra la “gronda di ponente” e la A7 inficia la possibilità di dirottare larga parte dei veicoli sulla nuova infrastruttura e costituisce quindi un difetto funzionale essenziale dell’intervento;
- che nell’ambito del tavolo tecnico la società Autostrade per l’Italia ha sviluppato anche i progetti preliminari del nodo viario di S.Benigno, sulla scorta di un pre – progetto già oggetto di una formale intesa fra gli Enti competenti, e del tunnel stradale fra Rapallo e S.Margherita Ligure;
- che parallelamente il Comune di Genova, attraverso la società di scopo Tunnel di Genova s.p.a., partecipata dall’Autorità Portuale e dalla Cassa Depositi e Prestiti, ha provveduto a sviluppare il progetto preliminare del tunnel sub – portuale, in piena coerenza ed in diretta connessione con il nodo viario di S.Benigno e con il progetto di sistemazione di lungomare Canepa, a suo tempo sviluppato da ANAS s.p.a. e già formalmente approvato;
- che inoltre la Regione Liguria e la Provincia di Genova hanno proseguito gli studi per la definizione del tracciato della “gronda di levante”;

Rilevato:

- che in ragione dei difetti di funzionalità e delle controindicazioni di impatto insite nella soluzione in sub – alveo del Polcevera della “gronda di ponente”, la Regione Liguria, la Provincia di Genova, il Comune di Genova hanno rappresentato ad ANAS s.p.a. la necessità di rivedere l’impostazione del tracciato ed hanno formulato un insieme organico di richieste;
- che in particolare hanno precisato che la soluzione del “nodo stradale e autostradale di Genova” deve essere intesa come la realizzazione di un arco autostradale e stradale comprendente il by – pass completo dell’area metropolitana genovese e quindi sia la “gronda di ponente”, sia la “gronda di levante”, sia il nuovo sistema viario urbano, compreso il tunnel sub – portuale;
- che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condiviso tale impostazione, invitando ANAS s.p.a. a provvedere in tal senso;
- l’importanza degli obiettivi posti e la complessità tecnica delle opere rende opportuno il coinvolgimento preventivo di tutti i soggetti interessati, anche a prescindere dal ruolo formale previsto dalle procedure rituali per l’approvazione delle opere di interesse statale, al fine di condividere le decisioni e le azioni da intraprendere già in fase di impostazione;
- che in linea di principio gli Enti territoriali hanno sottolineato la necessità di pervenire alla progettazione di infrastrutture coincidenti con le esigenze funzionali della città di Genova, del suo porto, del territorio provinciale e dell’intera Liguria e che, al tempo stesso, siano caratterizzate da un impatto territoriale ed ambientale il più possibile contenuti;
- che il D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, di attuazione della “legge obiettivo”, stabilisce i soggetti, le modalità e i tempi per la predisposizione e la presentazione dei relativi progetti;
- che in base al citato IV atto aggiuntivo, la società Autostrade per l’Italia, in qualità di concessionaria, ha contratto degli obblighi nei confronti di ANAS s.p.a. per quanto riguarda la “gronda di ponente”, parte della A7, il nodo viario di S.Benigno ed il tunnel stradale fra Rapallo e S.Margherita Ligure, per cui risulta inevitabile procedere ad una differenziazione temporale nella realizzazione delle opere, pur nel rispetto dell’esigenza di un disegno progettuale unitario;

Considerato altresì:

- che in ragione delle rilevanti criticità funzionali, territoriali ed ambientali emerse nel corso dello sviluppo della soluzione progettuale in sub – alveo del Polcevera, non ultima l’incertezza per l’approvvigionamento dell’acqua potabile, sono state effettuate diverse verifiche preventive che hanno indotto gli Enti territoriali a proporre ad ANAS s.p.a. di modificare il tracciato della “gronda di

ponente”, sostituendola con una direttrice caratterizzata dall’attraversamento aereo della stessa val Polcevera, mediante la costruzione di un nuovo ponte, posto in prossimità dell’esistente viadotto Morandi;

- che a tale scopo la Regione Liguria, la Provincia di Genova, il Comune di Genova hanno posto la condizione irrinunciabile di garantire la piena tutela degli abitanti interessati dalla nuova infrastruttura, attraverso la preventiva ed adeguata ricollocazione di quelli che attualmente vivono sotto il viadotto Morandi e di quelli direttamente interessati dalla nuova infrastruttura;

- che le citate verifiche hanno consentito di definire delle linee guida progettuali innovative anche per l’intera “gronda di ponente”, in generale improntate all’ottimale funzionalità dell’opera rispetto alle esigenze espresse dal territorio, all’eliminazione degli impatti più rilevanti ed al migliore contenimento dell’impatto territoriale ed ambientale della nuova infrastruttura, laddove risulti inevitabile;

- che tale impostazione innovativa è illustrata negli allegati grafici che individuano delle soluzioni funzionali agli scopi prefissi e che al tempo stesso, seppure suscettibili di ulteriori miglioramenti, risultano già notevolmente migliorative sotto il profilo degli impatti, rispetto ai tracciati sviluppati in precedenza;

- che in particolare gli Enti territoriali hanno richiesto di modificare in maniera essenziale l’interconnessione fra A10, A26 e “gronda di ponente” all’altezza di Voltri, allo scopo di ridurre drasticamente l’impatto rispetto alle soluzioni individuate in precedenza e comunque di contenerlo al minimo, proponendo a tal fine di dilatare e traslare tale connessione in direzione di Vesima;

- che di conseguenza negli elaborati grafici allegati è stata individuato un nuovo assetto di tale nodo, in generale molto più compatto, meno invasivo e deliberatamente localizzato in corrispondenza delle porzioni meno abitate delle valli Cerusa e Leiro, il cui attraversamento risulta inevitabile;

- che con tale impostazione progettuale il nodo di Voltri corrisponde funzionalmente al meglio all’esigenza di indirizzare il maggior numero di veicoli sulla nuova infrastruttura e quindi all’obiettivo di sgravare il più possibile il percorso costiero esistente della A10 ma, al tempo stesso, si evitano impatti deleteri su aree densamente abitate ed in primo luogo su Crevari;

- che la soluzione individuata per il nuovo ponte sul Polcevera, che è previsto sostituisca l’esistente ponte Morandi, contempla espressamente la realizzazione di un nuovo raccordo con l’esistente svincolo dell’aeroporto sul versante destro della valle, con una duplice, essenziale valenza, funzionale ed ambientale;

- che in termini funzionali, infatti, il suddetto nuovo svincolo garantisce la possibilità di dirottare sulla nuova infrastruttura il maggiore numero di veicoli e la totalità di quelli pesanti che interessano la tratta compresa fra Sampierdarena e Voltri, dato che vengono confermate le tre interconnessioni chiave di Genova Ovest, Aeroporto e Voltri e che le percorrenze fra questi tre poli lungo la nuova direttrice sono comunque concorrenziali rispetto all'itinerario della vecchia A10;
- che introducendo il suddetto nuovo svincolo risulta soprattutto possibile eliminare totalmente la bretella di raccordo fra il casello dell'aeroporto e la val Chiaravagna che caratterizzava le soluzioni precedenti e che, pur essendo di notevole impatto ed estremamente invasiva, era assolutamente indispensabile per garantire un sufficiente dirottamento dei flussi di traffico sulla nuova arteria;
- che di conseguenza a queste due scelte, basilari per la definizione dell'intero tracciato della "gronda di ponente" in quanto ne rappresentano le estremità, è possibile verificare anche soluzioni alternative meno invasive per l'attraversamento delle diverse valli perpendicolari alla costa, di massima indicate negli elaborati grafici allegati;
- che in particolare è possibile individuare attraversamenti sostenibili delle valli Branega, Varenna e Chiaravagna, in corrispondenza di aree non insediate o preferibilmente compromesse ma comunque discoste dai nuclei abitati, ed il protocollo sottolinea la necessità di privilegiare l'attraversamento in sottosuolo della valle di Borzoli, in quanto maggiormente insediata;

Considerato ancora:

- che gli Enti territoriali hanno richiesto anche che l'innesto della "gronda di ponente" sulla A7 non si limiti alla realizzazione della nuova carreggiata nord fra Sampierdarena e Bolzaneto, come previsto dal IV atto aggiuntivo, ma miri a garantire complessivamente la funzionalità del rinnovato sistema infrastrutturale;
- che a tale fine il protocollo evidenzia l'opportunità di prevedere una soluzione innovativa anche per la carreggiata sud della A7 e sottolinea l'esigenza di tenere in particolare considerazione la vicina e delicata intersezione con la A12;
- che per lo sviluppo progettuale dell'adeguamento parziale della A7 dovranno essere adottati analoghi criteri di tutela, improntati al contenimento dell'impatto territoriale ed ambientale;
- che nel contesto delineato dal protocollo d'intesa assume una particolare importanza ed un carattere di priorità il riassetto del nodo viario di S.Benigno, in quanto anello di congiunzione fra la rete autostradale, in continuità con la rinnovata A7, il porto ed il nuovo sistema viario di scorrimento urbano;
- che il riassetto del nodo di S.Benigno si pone infatti in diretta continuità ed in stretta correlazione con il tunnel sub – portuale, il cui progetto preliminare è

stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel dicembre 2005, e con l'asse di scorrimento del ponente cittadino, il cui primo segmento, costituito da lungomare Canepa, è stato approvato e rientra nelle competenze di ANAS, mentre il secondo è rappresentato dalla strada di attraversamento dell'area siderurgica, finanziata e da realizzare a cura della Società per Cornigliano;

- che la realizzazione coordinata del nodo di S.Benigno e del tunnel sub – portuale, se del caso in qualità di adduzione autostradale, potrà essere eventualmente esaminata e presa in considerazione ove gli sviluppi progettuali ne indicassero la convenienza, specie in termini di riduzione delle false spese, ovvero ove emergessero altri fattori favorevoli;

- che con la sottoscrizione del protocollo ANAS s.p.a. assume uno specifico impegno per verificare in sede europea la possibilità di estendere la vigente convenzione con Autostrade per l'Italia anche alla realizzazione del tunnel sub – portuale;

- che attraverso il protocollo ANAS s.p.a. assume anche un impegno anche ad approfondire il tema delle interconnessioni del nuovo sistema viario urbano e del tunnel sub – portuale con la rete autostradale, in corrispondenza di Genova Est e di Genova Nervi, anche allo scopo di definire una nuova direttrice costiera che possa costituire anche il rinnovato segmento centrale della tratta ligure della SS1 Aurelia;

Rilevato:

- che il protocollo d'intesa puntualizza inoltre alcuni importanti elementi in relazione a diverse tematiche interconnesse con la realizzazione delle grandi infrastrutture ed in primo luogo con la costruzione della "gronda di ponente" ed in questo senso pone alcune premesse, fondamentali per orientare l'azione delle pubbliche amministrazioni;

- che il protocollo stabilisce in primo luogo il vincolo irrinunciabile della tutela degli abitanti che attualmente vivono sotto il ponte Morandi e dei residenti direttamente interessati dalle nuove infrastrutture di progetto, prevedendo espressamente adeguate forme di ricollocazione;

- che appare necessario, sempre a fini di migliore tutela degli abitanti prevedere per le opere future, che siano realizzate opere moderne ed adeguate di insonorizzazione, così da garantire un impatto minore per gli aspetti acustici;

- che a tale proposito occorre rinnovare il fermo invito ad ANAS ed AUTOSTRADE a rispettare i tempi concordati di installazione delle barriere antirumore sulle opere esistenti, che oggi vengono realizzate in ritardo rispetto agli impegni;

- che occorre inoltre, rispetto alle opere di insonorizzazione inserite nel piano di risanamento acustico autostradale, ma per le quali non sia ancora prevista una tempistica certa, rinnovare il fermo invito ad anas ed autostrade a produrre una ipotesi di cronoprogramma degli interventi, da concordarsi in sede di commissione prefettizia genova caso pilota, da realizzarsi in tempi rapidi e certi, a stralcio del piano nazionale di risanamento;
- che al riguardo il protocollo prevede che a cura degli Enti territoriali vengano individuati luoghi e procedure adeguati per tali ricollocazioni, il cui onere verrà però inserito nel progetto della "gronda di ponente", a cura di Autostrade per l'Italia, per cui, di conseguenza, per assolvere a tale impegno sarà necessario predisporre un successivo atto separato, finalizzato a regolare organicamente questo processo;
- che il protocollo d'intesa stabilisce anche alcune imprescindibili necessità di carattere operativo, relativamente ad alcuni aspetti critici della cantierizzazione dell'intervento;
- che in particolare preventiva l'esigenza di realizzare preventivamente alcune infrastrutture viarie locali, indispensabili per garantire condizioni di accessibilità sostenibili in alcune zone della città particolarmente problematiche ed in particolare a Voltri ed in val Polcevera;
- che il protocollo dedica una specifica attenzione anche al delicato tema del regolare e coordinato smaltimento dei materiali di scavo delle gallerie, in considerazione delle ingenti quantità previste e dell'opportunità di finalizzare tale disponibilità di materiale per realizzare parte delle previsioni di riorganizzazione del porto;
- che ulteriori riferimenti riguardano la conferma dei programmi di ambientalizzazione della rete autostradale esistente, la riserva di uno specifico spazio di cantiere per lo scavo meccanizzato in sponda destra del Polcevera e l'esigenza di sviluppare progettazioni specifiche, di potenziale significato architettonico e geografico, per i nuovi viadotti previsti in val Polcevera e a S.Benigno;
- che i tempi descritti nel cronoprogramma appaiono troppo lunghi, tanto da far dubitare che le soluzioni oggi ipotizzate, si trovino all'epoca del loro completamento già superate e non più attuali;
- che appare opportuno suggerire a tale proposito che il cronoprogramma sia ridefinito prevedendo che i tempi di avvio delle fasi siano ricondotti all'interno dei tempi di realizzazione delle fasi precedenti, ritenendo inutile e dannoso attuare la fase successiva solo quando quella precedente sia esaurita;

- che è opportuno richiedere che tutta la viabilità di cantiere sia conferita al termine dei lavori, a sua richiesta, alla proprietà o, almeno, all'uso gratuito prolungato nel tempo, della Civica Amministrazione;

Rilevato altresì:

- che sulla base delle indicazioni del protocollo d'intesa la società concessionaria Autostrade per l'Italia può avviare celermente la progettazione preliminare della "gronda di ponente", dell'adeguamento parziale della A7 e del nodo di S.Benigno, quest'ultimo in stretta connessione con il tunnel sub - portuale e con la sistemazione di lungomare Canepa;

- che il protocollo stabilisce inoltre un insieme di specifiche azioni concordate con la Regione Liguria e la Provincia di Genova, funzionali allo sviluppo del progetto della "gronda di levante", a partire dalla redazione di uno studio trasportistico atto a verificare la posizione e la funzionalità del punto di attacco con la A7 e ad accertarne la compatibilità con i restanti interventi di potenziamento della stessa;

- che il protocollo contempla corrispondenti azioni, definite assieme alla Regione Liguria e alla Provincia di Genova, per la definizione del collegamento fra Rapallo e S.Margherita Ligure e dell'allaccio dei caselli della A12 con la viabilità locale, opere che non interessano in alcun modo il territorio del Comune di Genova;

Visto l'allegato protocollo d'intesa tra la Regione Liguria, la Provincia di Genova, il Comune di Genova e ANAS s.p.a. per la realizzazione del nodo stradale e autostradale di Genova, siglato in data 27 febbraio 2006, ed i relativi allegati grafici, parti integranti del presente provvedimento;

Preso atto che la presente deliberazione non comporta alcuna assunzione di spesa o introito a carico del bilancio comunale, né alcun riscontro contabile, onde non viene richiesto parere di regolarità contabile ex articolo 49 I comma D.lgs n. 267/2000, né attestazione di copertura finanziaria ex articolo 153, V comma D.lgs 267/2000.

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento espresso dal Responsabile del Servizio competente ed il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale

La Giunta
PROPONE
al Consiglio Comunale

- 1) di approvare il protocollo d'intesa tra la Regione Liguria, la Provincia di Genova, il Comune di Genova e ANAS s.p.a. per la realizzazione del nodo stradale e autostradale di Genova, allegato quale parte integrante del presente provvedimento;
- 2) di dare mandato alla Giunta e ai civici uffici competenti per gli adempimenti derivanti.

Il Presidente ricorda che la pratica è già stata oggetto di trattazione in sede di Commissione.

(omessa la discussione)

Non essendo fatte altre osservazioni il Presidente pone in votazione la proposta della Giunta.

Al momento della votazione sono presenti i consiglieri: Adorno, Barbieri, Basso, Benzi, Bernabò Brea, Biggio, Burlando, Casagrande, Castellaneta, Cecconi, Cosma, Costa, Dagnino, Della Bianca, Delogu, Delpino, Duglio, Farello, Fedrazzoni, Franco, Frega, Garbarino, Grillo, Guastavino, Lavagetto, Lecce, Lo Grasso, Maggi, Menini, Molfino, Morettini, Murolo, Pasero, Pilu, Pizio, Porcile, Praticò, Pratalongo, Repetto, Rixi, Rosso, Striano, Vacalebri, Viazzi, Brignolo, Nacini, Poselli, Tartarini, in numero di 48.

La votazione, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Franco, Maggi, Rosso, dà il seguente risultato:

Presenti in aula	n. 48 consiglieri
Votanti	n. 48 “
Voti favorevoli	n. 44
Voti contrari	n. 4 (Verdi, P.R.C.)

Visto l'esito della votazione, il Presidente dichiara approvata dal Consiglio la proposta della Giunta.

Il Presidente

Il Vice Segretario Generale
Giuseppe Pellegrini

La presente deliberazione viene posta in pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni a far data dal 21/09/2006 ai sensi dell'art. 124 - comma 1 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

E' divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134 - comma 3 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, il giorno 02/10/2006.

